Südschleswigscher Wählerverband

SSW

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Rede
Kiel, 20.06.2013

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Finanzierungsmöglichkeiten der westlichen Elbquerung der A 20

Der morgendliche Verkehrsfunk belegt es eindrücklich: von und nach Hamburg geht oftmals gar nichts mehr. Auf der Straße. Kilometerlange Staus zeugen von der Überlastung der Autobahnen und verlängern die Wegezeiten teilweise erheblich. Die industriepolitische und touristische Bedeutung einer durchgängigen Verbindung kann man also gar nicht unterschätzen. Genau das aber wirft im Grunde der vorliegende Antrag der Landesregierung vor. Dabei haben, nebenbei bemerkt, die Antragsteller selbst dreiviertel Jahr verstreichen lassen, bis sie die auf einer Pressekonferenz von Jost de Jager und Hans-Jörn Arp im September letzten Jahres gestellten Forderungen zu einen Antrag formuliert haben.
So einfach scheint die Sachlage dann doch nicht zu sein. Man kann solche Anträge überhaupt nur noch stellen, wenn man die komplexen Entwicklungen ignoriert. So die Erkenntnis, dass im Straßenbau eine mautfinanzierte private Lösung keinesfalls ein Allheilmittel ist. Es bleiben nämlich zu viele Fragen offen; zum Beispiel die Frage nach Mauterhöhungen, wenn die Nutzerzahlen unter den Erwartungen bleiben. Oder die Frage danach, wohin die Verkehre ausweichen, um die Maut zu umgehen.
Daher ist es wenig überraschend, dass die behaupteten volkswirtschaftlichen Vorteile der Mautfinanzierung von keiner wissenschaftlichen Studie untermauert werden. Der ADAC hat bereits im Oktober letzten Jahres davor gewarnt, dass die Vorfinanzierung durch private Investoren nur die Kosten in die Zukunft verlagere. Selbst für die Autofahrerlobby hat sich die Mautfinanzierung also erübrigt. Sie ist also kurz gesagt nur noch ein

Gedankenmodell, das in den Köpfen von Markttheoretikern umherspukt, im realen Planungsgeschehen spielt sie keine Rolle.
Es gibt bessere und effektivere Modelle.
Davon einmal abgesehen, ist es überhaupt nicht einzusehen, warum wir im Norden den Verkehren Zusatzkosten aufbürden, die es im Süden, beispielsweise in Bayern, nicht gibt. Damit greifen wir in die Wettbewerbsbedingungen ein. Das betrifft ausgerechnet strukturschwache Gebiete wie die schleswig-holsteinische Westküste und den Nordwesten Niedersachsens, denen eigentliche unsere Anstrengungen gelten müssen, damit sie nicht den Anschluss verlieren.
Richtig ist allerdings, und da stimme ich den Antragstellern zu, dass das bisherige System zur Planung und Umsetzung von Verkehrsplanungen nicht mehr zeitgemäß ist. Es fehlen auf Bundesebene transparente und nachvollziehbare Bewertungsverfahren anstehender Infrastrukturprojekte. In vielen Fällen wird einfach über Jahrzehnte immer wieder fortgeschrieben oder Zeitrahmen werden verlängert. Im Juli 2003 hat das damalige Bundeskabinett den gültigen Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Das war vor zehn Jahren. Vor drei Jahren hat der Bundesverkehrsminister die Fortschreibung beschlossen, ohne nur eine Straße oder ein Projekt noch einmal neu zu kalkulieren oder um zu planen.
Dabei fordern Betriebe, Anlieger und Logistiker klare Leitlinien und Priorisierungen angesichts der tatsächlichen Verkehrsströme. Für diese Diskussion ist der Landtag die richtige Stelle. Es ist gut, dass wir hier darüber streiten, wie zukünftige Verkehrsströme verlaufen sollen und wer das wie finanziert.
Allerdings warne ich vor Luftschlössern. Nicht ohne Grund ist im Antrag nicht mehr die Rede von 600 Mio. Euro. Noch im September verkündete die CDU, dass die Bundesregierung die 600-Millionen-Euro Anschubfinanzierung nicht auf die Länderquote anrechnen würden. Diese Summe ist durch keinerlei belastbare Berechnung gedeckt. Wie überhaupt bezüglich zur Planung der westlichen, festen Elbquerung noch keine belastbaren Fakten vorliegen.
Darum sollten wir uns auf die Abschnitte konzentrieren, wo die Planungen wesentlich weiter fortgeschritten sind. Unter Verkehrsminister Meyer haben sich die Planungen erheblich beschleunigt. Die Kapazitäten wurden besser genutzt, weil nicht alles gleichzeitig und parallel in Angriff genommen wird, sondern Stück für Stück. Erst wenn der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig ist, werden die Bagger gestartet. So sollten wir das übrigens auch für die westliche Elbquerung halten.